

# Challenge<sup>s</sup>

## Alstom-Siemens : un Airbus du rail pour contrer les géants chinois

Par Pauline Damour le 26.09.2017 à 13h07

Explosive politiquement, la fusion des constructeurs ferroviaires Alstom et Siemens est surtout un mariage de raison pour contrer la menace chinoise sur le rail.

Créer un Airbus du rail: c'était écrit noir sur blanc dès le 9 août noir dans la lettre de mission du chef de gouvernement à la ministre des transports Elisabeth Borne: "vous veillerez, par un programme d'intervention et de soutien de l'Etat, à structurer les filières industrielles à l'image de la filière aéronautique.. ". L'annonce des noces européennes d'Alstom et Siemens Mobility, la division ferroviaire du groupe allemand n'est donc pas une surprise totale dans le monde ferroviaire même si le détail du contrat de mariage doit encore être précisé par les actionnaires des deux groupes. Ces derniers se réunissent ce mardi après-midi des deux côtés du Rhin. Le groupe français réunit son conseil d'administration, où siègent deux représentants de l'Etat détenteur de 20% des droits de vote, tandis que Siemens tiendra une réunion de son conseil de surveillance.

Sauf coup de théâtre, les deux entités vont donner naissance à un poids lourd franco-allemand de 15 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 60.000 salariés. Grâce à l'addition de leurs forces dans les trains, métros, tramways et systèmes de signalisation.

### "Complexité inouïe"

Un tel mariage n'était pourtant pas évident. En mai dernier, lors de la présentation des résultats d'Alstom, son PDG, Henri Poupart-Lafarge, qui devrait prendre les commandes opérationnelles du nouvel ensemble, ne se disait-il pas hostile à la création d'un Airbus du rail, qu'il considérait "d'une complexité inouïe et pas évident en terme d'économies d'échelles"? Faisant référence notamment à la contrainte des infrastructures et des normes dans les trains, différentes d'un pays à l'autre.

Politiquement, le dossier est également explosif avec le risque de nouvelles critiques sur le passage d'un fleuron français à l'étranger peu de temps après la vente de la branche énergie du groupe à l'Américain General Electric.

### "Pas sans casse"

En France, les syndicats n'ont d'ailleurs pas tardé à réagir: Il s'agit "d'un choix de sophiste: on ne peut pas rester en l'état et on sait que ça ne se fera pas sans casse", explique à l'AFP, Claude Mandart, le représentant de la CFE-CGC, premier syndicat d'Alstom. Or "des synergies vont

être trouvées, c'est d'ailleurs tout l'intérêt de l'opération, donc il y aura malheureusement de la casse sociale à moyen terme, c'est incontournable".

Les modalités de l'opération, esquissées par "Le Monde" la semaine dernière et confirmées depuis par plusieurs sources, sont à peu près connues: Siemens devrait apporter à Alstom ses activités ferroviaires, c'est-à-dire la fabrication de matériel roulant ainsi que la signalisation, qui représentent 7,8 milliard d'euros de chiffres d'affaires. En retour, la société française lancerait une augmentation de capital réservée au groupe allemand. Celui-ci détiendrait alors la moitié du capital du nouvel ensemble. Il faudra encore convaincre les autorités européennes de la concurrence d'approuver cette union.

### Lutter contre les géants chinois

Historiquement Alstom et Siemens sont concurrents. Ils ont même été de sérieux adversaires lors du choix du TGV allemand pour renouveler la flotte des Eurostar. "Mais ils sont également très complémentaires, notamment géographiquement nuance Arnaud Aymé, associé chez SIA Partners. Un tel rapprochement permettra enfin de rassembler les forces pour gagner des appels d'offre à l'étranger, plutôt que de brader les prix et surtout d'accepter des transferts de technologies pour lutter contre le nouveau géant chinois CRRC Corp."

Ce dernier né de la fusion en 2014 des fabricants de matériel roulant CNR et CSR pèse en effet beaucoup plus lourd, 30 milliards de chiffre d'affaires, face aux 7,3 milliards d'Alstom et 7,8 milliards de Siemens Mobility. Largement soutenu par l'Etat chinois et les banques nationales, le constructeur ferroviaire fort de ses 180.000 salariés est présent sur tous les segments du matériel roulant, métro, train, grande vitesse. Et compte accélérer à l'international: avec l'objectif d'y réaliser 35% de ses ventes d'ici 2025 contre 7% aujourd'hui.

### 50% moins cher

Ses visées sont clairement en Europe, où le groupe, via ses filiales, est déjà implanté en Tchéquie et en Autriche. Les Chinois pointent leur nez désormais au Royaume-Uni où ils viennent de remporter un contrat pour des rames de maintenance du métro de Londres, après avoir raflé un contrat pour le métro de Boston, l'an dernier, grâce à une offre 50% moins onéreuse que celle de son concurrent canadien Bombardier. "Ils sont très agressifs sur les prix, observe un expert du secteur. Surtout, ils arrivent à faire la différence en proposant aux clients des solutions de financement du matériel roulant. Ce qui est très apprécié par les autorités publiques, aux Etats-Unis notamment."

Jusqu'à présent, les exigences de fiabilité et de sérieux dans l'exécution des contrats ont favorisé les constructeurs européens et japonais. Mais la donne risque de changer. En 2015, CRRC avait tenté de racheter, sans succès, le canadien Bombardier. Ce dernier restera-t-il insensible à une nouvelle offre, s'il se retrouve seul face à Siemens et Alstom? A moins qu'il ne s'intègre dans les discussions en cours pour créer l'Airbus du rail.